

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIa. LEGISLATURA

Cuarto Período

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 197 de 1988

Mayo de 1988

Sin corregir por los oradores

VISITA DE PERSONALIDADES VINCULADAS AL DESARROLLO DE LA HIDROVIA PARANA-PARAGUAY

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 12 de mayo de 1988

Preside : Señor Senador Alfredo Traversoni

Miembros : Señores Senadores Reinaldo Gargano y Luis B. Pozzolo

Asisten : Señores Representantes Nacionales Edgar Bonilla, Rubens Francolino y Ariel Lausarot

Invitados Especiales : Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, don Jorge Sanguinetti y asesores: Director Nacional de Transporte, ingeniero Conrado Serrentino; Director Nacional de Hidrografía, ingeniero Edi Juri; Director General de la Marina Mercante, Capitán de Navío (R) Héctor Tebot

Autoridades Extranjeras: De la República Argentina: Director de Política Naviera, doctor Manuel Márquez; Director de Actividades Navieras, Capitán Enrique Oyambu

De la República Federativa de Brasil: Viceministro de Transporte, doctor Mario García Picanço; Secretario de Asuntos Internacionales del Ministerio de Transporte, doctor Luiz Carlos Lopes Morei; Secretario de Transporte del Estado de Matto Grosso, doctor Osmir Pontim; Director de la Revista "Navegación", Genival Rabelo; y, como observador, el señor Antonio H. Pizzarro Colares

De INTAL: Director de INTAL, señor Juan M. Vacchino

Embajadores de Brasil, señor Eduardo Moreira Hosannah, y de Paraguay, doctor Roque Yódice Codas; Primeros Secretarios de las Embajadas argentina, señor Manuel Gómez Aguirre y brasileña, señor Carlos Penna

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 18 y 32 minutos)

Señores Ministros, señores Gobernadores, señores Delegados a este encuentro de la Cuenca del Plata: la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el gusto de asociarse a vuestro anfitrión, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, y recibirlos en una reunión especial, dando su beneplácito a este tipo de encuentros que vienen a significar la puesta en práctica de ese viejo propósito integracionista que tiene distintas manifestaciones y facetas pero que, indudablemente, necesita de los vasos comunicantes y de su correcto funcionamiento a efectos de que nuestros países, hermanados por la historia y con la necesidad presente de integrarse, tengan la facilidad de poder aprovechar lo que la naturaleza nos ha brindado a través de la comunicación de la cuenca de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, mediante lo que pueda hacerse, que sabemos que ustedes lo estarán imaginando y proyectando en materia de puertos y vialidad, para que podamos hacer efectivo el ideal de nuestro acercamiento.

En esta breve reunión quisiéramos que nos dijeran algo sobre sus propósitos, porque nosotros no somos los organizadores de la misma, pero estamos muy atentos a lo que de ella surja.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE DE OBRAS PUBLICAS.- Señor Presidente, señores Senadores y señores Representantes que nos acompañan: tengo el alto honor de estar nuevamente en esta Sala acompañado por una muy calificada delegación de los países de la Cuenca del Plata, en la cual participan Ministros, Gobernadores y Embajadores y que no es todo lo nutrida que hubiéramos deseado por circunstancias que todos comprenderán: la visita del Papa que se está realizando en Bolivia y en Paraguay, ha impedido que algunos representantes de estos países hayan podido venir y también asuntos de alta importancia política, como es la Constituyente que se está llevando a cabo en Brasil --en estos momentos muy álgidos-- también ha ocupado a alguno de los Gobernadores que tenía mucho interés en estar aquí. Los disculpo y ellos me han solicitado que haga saber que su interés era estar presentes, pero que tales circunstancias se los ha impedido.

No obstante eso, por suerte, contamos con una calificadísima delegación para seguir discutiendo un tema y dar pasos

a efectos de transformarlos en una gran realidad --porque ya es una pequeña realidad-- y es el desarrollo del corredor fluvial Paraná. Esta idea ha florecido nuevamente; ha retoñado hace aproximadamente un año cuando estuvimos conversando y recorriendo toda la zona, viendo la necesidad de conjugar tres factores muy importantes alrededor de estos ríos. Primero, un medio de transporte, como el fluvial, que es de muy bajo costo y que en América, donde su parte central se está desarrollando aceleradamente en la agricultura, donde la soja ha hecho una verdadera explosión en los Estados de Mato Grosso, Rondonia y Bolivia, requiere que sea muy económico para llegar a puertos atlánticos o que pudieran ser transbordados a buques transatlánticos para llegar a lejanos destinos.

Actualmente, los sistemas de transporte utilizados, tanto el ferroviario como el que se realiza por camión, están prácticamente topeados y las bocas de salida, o sea los puertos de ultramar --Río Grande, Paranaguá y Santos-- también se encuentran en una situación muy difícil, con largas colas de espera de camiones y trenes cargados de cosechas.

De manera que es muy necesario poder desarrollar una nueva vía de transporte de alternativa de bajo costo y que tiene la gran oportunidad de no ir a competir contra nadie, sino complementar el transporte existente, buscando una nueva boca de salida a un bajo costo. Este implica mucho para estos productores que están muy distantes de estos puertos y que pagan más transporte desde sus lugares de producción, desde sus chacras, a los puertos de ultramar, que desde esos puertos hasta Japón. Eso puede, de alguna manera, mostrar la dimensión y la importancia de la baja del costo del transporte interno en estos países.

El poder desarrollar esta hidrovía, el poder bajar el precio del costo del transporte significa, además, modificar la frontera agrícola, que está limitada no por factores naturales de calidad de tierras o factores de lluvias, sino que lo está, justamente, por el transporte para poderlo llevar a un costo razonable hacia los puertos de embarque de ultramar.

Existe otro factor que sin ninguna duda pesó en movilizar a todo este grupo de países de la Cuenca del Plata y es el sentimiento de integración. Creemos que el desarrollo de la agrovía, además de generar una fuente o un camino por donde transiten nuestras mercaderías a bajo costo, va a crear un corredor de integración muy importante en el cual productos intrarregionales van a ser transportados e industrializados dentro de esa franja regional.

Pensamos, que este puede ser un elemento muy importante de integración ribereña que puede conducir y complementar los esfuerzos que están haciendo nuestros gobiernos y nuestros pueblos.

Existe un tercer elemento que tiene un valor político y de justicia, al cual apelamos y por el que hemos recibido buena respuesta de todos los países. Se trata de una nación de nuestra América que no tiene salida al mar, que es Bolivia. A través de este proyecto, Bolivia podrá tenerla a través del Atlántico.

Esto es algo muy importante, sobre todo, luego que la dictadura chilena le ha negado a Bolivia su salida al Pacífico.

Estimo que es una respuesta que condice con el sentimiento democrático de todos nuestros países en el sentido de hacer el esfuerzo para que Bolivia tenga la salida al mar a través del Atlántico. No quiere decir que este país deba renunciar a sus reivindicaciones de salida al mar sobre el Pacífico. Hay una zona muy importante que rodea a Santa Cruz, fundamentalmente agrícola, y tiene un ferrocarril que llega hasta un puerto en construcción que es la Central Aguirre. A través de estos medios puede salir una producción importante.

¿Cuáles son los objetivos? ¿Qué es lo que pensamos hacer?

Hemos reflexionado acerca del motivo por el que se ha abandonado esta vía, que fue el camino natural de los colonizadores. Por ahí se trajeron las riquezas extraídas del centro de América del Sur; pero es claro que ella ha ido perdiendo importancia año a año. Hoy encontramos que el tráfico es mucho menor de lo que debía ser. Si lo comparamos con el que se desarrolla en los ríos Rhin o Danubio es muy diferente, y si tenemos en cuenta los costos de transporte por kilómetro, por tonelada, vemos que es mucho más bajo.

Debemos reconocer que todos nuestros países han ido desarrollando alrededor de estos puertos una trama burocrática

bastante compleja, que ha hecho que se dejara de lado el transporte fluvial por una serie de reglamentaciones que también afecta la navegabilidad del río, a los efectos de buscar el camino más sencillo que era el del ferrocarril o el automotor.

Sentimos que es tiempo de realizar cambios, de mirar el río en forma diferente, que es necesario vencer los obstáculos que el mismo presenta, y mejorar su infraestructura. Ya Brasil está realizando un dragado muy importante entre Corumbá y Cáceres. También se está comenzando a dragar el canal de Tamengo que habilita el ingreso de Bolivia al corredor. Al mismo tiempo Argentina trabaja en ese sentido y nosotros, en Fray Bentos y Nueva Palmira estamos llevando a cabo las obras que pueden mejorar la vía fluvial.

Brasil ha hecho un trabajo muy importante, que pudimos constatar en la reunión de Ministros efectuada en Monte Alegre. Allí se señalaron todos los problemas que presenta la hidrovía en su territorio, así como una proyección de demanda de cargas y una especie de rápido balance del retorno económico de las inversiones en función de la carga.

Todos los países han sido invitados a presentar antes del 30 de junio, el segmento correspondiente del informe sobre cuáles serían las obras de infraestructura, su costo y proyección de demanda de carga en el corredor.

Las proyecciones iniciales de Brasil marcan para el año 2000 un total de 6:000.000 toneladas que circularían por el corredor.

En la reunión se efectuaron predicciones --debo reconocer que muy ligeramente-- de un cálculo de 20:000.000 del conjunto de los países. Creo que esa cantidad es algo exagerada. Pienso que hablar de 15,14 ó 13:000.000 sería algo más lógico. Si observamos que los puertos de Buenos Aires y Montevideo en su conjunto movilizan 6:000.000 de toneladas esta hidrovía duplicaría la capacidad actual de lo que se está movilizando.

De manera que el trabajo de relevamiento se va a hacer y se va a elevar un documento a una reunión especial a celebrarse con los Cancilleres de la Cuenca del Plata, en la que se señalará el interés que existe sobre este proyecto.

gcq.2

En la última reunión realizada en Santa Cruz, los Cancilleres tomaron nota de este aspecto y nos dieron su aval para que sigamos trabajando. En la nueva reunión presentaríamos un informe con cifras, inversiones y proyecciones respaldado por un estudio más profundo.

Debemos señalar que no estamos ante una idea inexistente sino ante algo viviente y que lo que pretendemos es dinamizarla.

Hoy ya existen importantes cargas del orden del medio millón de toneladas que son transportadas; pero consideramos que ello es mínimo al lado del potencial que debemos transportar.

No sólo tenemos que hablar del transporte fluvial sino del intermoval.

Por ejemplo, Fray Bentos está recibiendo cargas de soja de Paraguay, las que son embarcadas con destino de ultramar.

También podrían pasar por Nueva Palmira donde hay mayor calado y ser completada con mayor volumen de carga.

Por lo tanto, se trata de algo que ya existe, que hay que dinamizar y estudiar desde los puntos de vista de la ingeniería y de la administración, a los efectos de eliminar todas esas trabas burocráticas.

Es preciso, también, estudiar este aspecto desde el punto de vista político para lograr un reglamento común que permita navegar libremente en el río a todos los países, en igualdad de condiciones, pagando cada uno por lo que transporta.

Mediante ese pago de peaje, podríamos hacer la conservación de todo el sistema.

gcq.3

Por otra parte, hemos considerado importante efectuar un estudio de legislación comparada con los estatutos que rigen los ríos Rhin y Danubio, a los efectos de conocer la experiencia de esos países. No digo que debamos copiarla expresamente, pero creo es interesante que la analicemos y que consultemos cuáles son los juicios que estos estatutos les merecen en la actualidad, ya que datan de 1815. Habría que conocer qué es lo que piensan que sería preciso hacer desde el punto de vista de los estatutos para que la vía pueda manejarse en forma más libre.

Los invitados que nos honran con su presencia ya han visitado hoy el puerto de Montevideo y mañana conocerán los puertos de Fray Bentos y Nueva Palmira.

Entre algunos cometidos importantes que hemos logrado está el de que pudiéramos conocernos mejor quienes estamos realizando una tarea común.

Por otra parte, ellos han podido visitar las obras, ver su entorno y observar qué capacidad y potencial tienen.

Asimismo, podrán llevarse videos y fotografías a los efectos de que se conozca lo que ya hay en nuestro país.

Una visita similar se realizará a la Argentina a los efectos de comprobar lo que allí existe.

De parte del Uruguay no hay ningún interés de monopolizar ni las ideas, ni las cargas, lo cual ha sido conversado con el señor Ministro Terraneo.

Esto es que la salida al océano pase por aguas argentinas y uruguayas, por lo tanto, debemos compartir aquí aspectos comunes, de interés político y económico entre los dos países y estamos en perfecta concordancia con estas ideas.

gcq.4

De manera que tenemos que destacar que el Ministro Terragno está perfectamente enterado de este tema y ha enviado a sus representantes porque no ha podido concurrir. En este momento, está siendo interpelado en Buenos Aires por el Parlamento y es por eso que no ha podido estar hoy en Montevideo ni le será posible acompañarnos mañana a la visita que realizaremos a las instalaciones portuarias.

Señalo que nosotros iremos nombrando los delegados para esta Comisión, que tiene poco tiempo para trabajar, ya que el 30 de junio debe tener todo listo.

Queríamos informar de todo esto a los señores Legisladores y, además, brindarles la oportunidad de dialogar con nuestros invitados e intercambiar ideas acerca de este tema que consideramos de fundamental importancia para la cuenca del Plata, la integración y, en definitiva, el destino de nuestros pueblos y países.

SEÑOR GARGANO.- Sería interesante para los señores Legisladores presentes que el señor Ministro y los técnicos que lo acompañan nos ilustrasen acerca de las características de la hidrovía.

SEÑOR MINISTRO.- En este mapa que acabo de extender pueden verse los aspectos más importantes. Por ejemplo, aquí está la ciudad de Corumbá, un lugar muy importante dentro del corredor ya que se encuentra en una zona riquísima en hierro y manganeso, minerales que se transportan a Paraguay y a la Argentina y también al Uruguay, pero a este último para ser reexportados.

De Corumbá sale un canal del río Paraguay que se interna en territorio boliviano; y es el que dará a Bolivia acceso al mar.

Hacia el Norte, desde Corumbá, se llega a Cáceres, que está en una región pantanosa. Allí el río tiene características muy especiales, de bajo calado y por lo tanto hay que realizar obras de dragado y de contención de aguas. Esto último para que cuando el nivel del río aumenta el agua no se vaya por los afluentes.

Actualmente Brasil está trabajando en este tramo y ya ha obtenido el permiso de Paraguay para hacer el relevamiento

ad.1

de la primera parte del Río Paraguay, que presenta problemas debido a su lecho rocoso.

Se trata de 3.500 km. hasta el km. 0 de Buenos Aires. A unos pocos kilómetros están Fray Bentos y Nueva Palmira. La idea es desde esta zona ir hacia el Atlántico por otros medios y allí cargar. Con este sistema los puertos estarían muy recargados.

Además hay mucha producción cerca del río, y la de Matto Grosso do Sul, puede salir por sus propios puertos. Asimismo Corumbá tiene una serie de puertos muy pequeños. En fin, esto daría la enorme posibilidad a todos esos lugares de vender FOB la producción de sus estados. De esta manera habría puertos trabajando, la mercadería estaría mejor controlada y se la podría enviar a un puerto de tipo Atlántico.

Quizá alguno de los delegados quiera hablar sobre lo que ha ocurrido en sus estados con el tema de la soja y la demanda de transporte.

SEÑOR GARCIA DICANCO.- Señor Presidente, señores Legisladores: queremos manifestar nuestra satisfacción por estar en esta Comisión y poder participar de este evento que consideramos muy importante para la integración de los países de la Cuenca del Plata.

El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas del Uruguay dio una explicación muy completa sobre la idea básica de este proyecto que es la de mejorar los recursos existentes.

Los ríos Paraná y Paraguay ya se utilizan para transportar minerales provenientes de los yacimientos de Corumbá y de Bolivia. Ahora, tal como se ve a través del mapa, se incorporan a la economía de Amériaca Latina nuevas áreas y regiones agrícolas.

En un momento en que la producción busca incrementarse en el centro de América Latina, el transporte pasa a ser un elemento fundamental, del punto de vista económico, a los efectos de que pueda sera comercializada de modo competitivo.

La hidrovía se muestra como altamente favorable para establecer un mecanismo de comercialización a precios competitivos

ad.2

en el mercado internacional.

En la actualidad en el estado de Matto Grosso se producen 6:000.000 de toneladas de soja y todavía se dispone de áreas que pueden ser incorporadas a esa actividad. Tanto en Bolivia como en Congonhas y Matto Grosso do Sul la producción ha crecido considerablemente.

El gobierno del Presidente Sarney está empeñado en el desarrollo de los transportes fluviales en Brasil y recientemente creó una nueva Comisión para el desarrollo de la navegación fluvial, que busca crear incentivos para que las empresas privadas se equipen convenientemente con el fin de utilizar mejor la red hidrográfica brasileña. El ese sentido se está haciendo un trabajo junto con las empresas privadas, en esta área de influencia del río Paraguay, para que puedan modernizarse y adquirir embarcaciones adecuadas a la navegación del río, principalmente del trecho que ahora se incorpora, que va de Corumbá a Cáceres.

Se trata de un trecho de calado más restringido, para embarcaciones menores.

A estos efectos se está realizando un gran esfuerzo de dragado --ya hay cinco dragas trabajando en la región-- buscando la adecuación del río.

Tenemos la certeza, señor Presidente, que esta vía de transporte será de mucha importancia para la región y va a permitir, realmente, una mayor integración de los diferentes países.

SEÑOR FRANCOLINO.- He seguido con mucha atención esta inquietud que compromete a gobernantes de las naciones hermanas en una rectificación en materia de transporte, porque, lamentablemente, desde hace muchos años atrás hasta el presente hemos visto ríos desiertos y puertos paralizados.

Eso nos hace pensar que en estos países tenemos muchos ríos pero muy poca conciencia fluvial.

De alguna forma se observa cómo la producción está efectuando el desafío para salir de ese estado de estancamiento.

Quisiera preguntar --me corresponden un poco las generales de la ley, ya que represento concretamente al departamento de Paysandú-- qué destino puede aguardarle al puerto de ese departamento, o sea, qué papel puede jugar en la emergencia.

Siempre hemos tenido, aparte de los obstáculos burocráticos, los otros, los naturales, por ejemplo, los Pasos de Urquiza, Vera y Almirón, que han sido de preocupación permanente en ciertas épocas del año. En muchas oportunidades impidieron que los buques petroleros pudieran arribar convenientemente a la terminal de ANCAP en Paysandú.

Me gustaría saber algunos detalles sobre estos problemas.

SEÑOR MINISTRO.- La pregunta del señor Diputado Francolino es muy lógica. Paysandú tiene una estructura portuaria muy adecuada. Además, ese puerto, como tantos otros, está paralizado. Ese gran tema lo hemos observado en Brasil, en Paraguay y en Argentina. De alguna forma, creo que una de las cosas que nos ha caracterizado a los uruguayos es que permanentemente le hemos dado las espaldas al agua. De todos modos, pienso que esto es algo que se está revirtiendo. Tenemos conciencia, por ejemplo, que los recursos marítimos son muy importantes. Por eso, actualmente tenemos importantes cupos de pesca, que deben ser explotados.

Evidentemente, en este esquema del que estamos hablando no ingresa Paysandú. Entiendo que este departamento no debe quedar fuera de la navegación fluvial. Pero hay otro aspecto que me parece muy importante destacar y que el señor Diputado comprenderá.

Paysandú tiene un enorme potencial forestal y, a su vez, su forestación es muy intensiva y extendida. Justamente en estos días se está hablando de la exportación de madera. Precisamente, uno de los problemas que hay para la exportación de madera es el costo del flete para un producto de bajo precio. La navegación fluvial tiende generalmente a utilizarse para transporte de productos de bajo precio.

Creo que a través del proyecto que está a estudio en

jes.1

la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, que tiende a ampliar áreas forestales realmente importantes, pueda ser Paysandú una importantísima boca de salida de madera hacia el puerto de Montevideo para ser luego trasbordada a barcos de ultramar.

Esto no significa, por supuesto, ni una promesa ni un compromiso, sino que se trata del futuro que yo le veo, como algo natural, sobre todo de una producción que es regional, que tiene su propio puerto y que debe ser trasbordada.

Es muy distinto cuando hablamos de una mercadería que va al puerto, permanece allí para luego salir a otra ciudad. Allí hay una serie de costos adicionales, que encarecen la operación.

En este momento hay un proyecto muy importante con respecto a la explotación de la madera, sobre todo teniendo en cuenta que el precio de ella ha tenido un gran imcremento a nivel mundial.

Los departamentos de Paysandú, Tacuarembó y Rivera, realmente tienen suelos de enorme aptitud forestal y la boca de salida natural, reitero, sería el puerto de Paysandú.

SEÑOR FRANCOLINO.- En lo que tiene que ver con este compromiso con los países amigos, pienso que tal vez pueda servir para que su potencial técnico sea puesto al servicio de una solución.

Según los informes que he recibido, uno de los problemas que tenemos es la falta de dragas. Me pregunto si las dragas que están operando en países vecinos como Argentina, que están a muy corta distancia y en el mismo río, pueden ofrecer la posibilidad de algún sistema de complementación.

SEÑOR MINISTRO.-El señor Diputado Francolino plantea un problema de gran actualidad. El proceso de integración tiende

hacia una complementación. Eso creo que es la esencia de la integración. Si bien no descartamos que exista competencia dentro de un sistema de integración, me parece que nuestros estados deberían manejar los escasos recursos de que disponen de una manera más eficiente.

En primer lugar, debo manifestar que tendría que haber una mayor integración en nuestro país, ya que no existe.

Nuestra situación es que la Administración Nacional de Puertos tiene una serie de dragas que trabajan sólo en el puerto de Montevideo y muchas de ellas están subutilizadas. Pero también hay otro conjunto de dragas de más de 50 años, que pertenecen a la Dirección Nacional de Hidrografía, que se manejan aparte y que son las que se utilizan en esos pasos.

Hemos tenido una experiencia muy exitosa. Por primera vez en la historia se sacó una draga del puerto de Montevideo y se la llevó al de Fray Bentos para que cumpliera su cometido. En el transcurso de pocos días dragó lo que antes demoraba meses con las obsoletas dragas de la Dirección Nacional de Hidrografía. Nosotros pensamos continuar con este tipo de trabajos, sobre todo porque nos parece ilógico que dupliquemos las infraestructuras administrativas, los equipos, etcétera.

De modo que este es un primer paso que debemos dar: cuando hablamos de integración, debemos hacerlo nosotros mismos.

En materia de integración con Argentina debemos manifestar que hemos realizado algunos acuerdos.

Si el señor Presidente me lo permite, sugiero que haga uso de la palabra, el Director de Hidrografía para que nos informe sobre los acuerdos que hemos realizado para el dragado que le preocupa al señor Diputado. Además, se va a poder complementar lo que podemos hacer nosotros con los equipos en aguas argentinas y lo que este país puede hacer, con equipos que nosotros no tenemos, en aguas uruguayas.

jes.3

SEÑOR JURI.- El señor Ministro se refiere a los convenios de dragados que se realizan a través de la Comisión Administradora del Río Uruguay.

Entre ambos países, se convienen los tramos que deben ser dragados y se fijan planes anuales.

En ese convenio tenemos asignado el dragado de estos tres Pasos de Urquiza, de Isabela y Almirón. Como es de conocimiento público no hemos podido dar cumplimiento a dichas obras debido a la carencia de equipos adecuados.

Actualmente, estamos estudiando el tema de común acuerdo con la Administración Nacional de Puertos, incluso hemos realizado una gestión oficial ante su Directorio para que, al igual que lo hicimos con el Puerto de Fray Bentos el año pasado, podamos utilizar uno de sus modernos equipos, el que posee gran capacidad de rendimiento.

Sin anunciar fechas, es muy probable que podamos resolver el problema en el correr de este mismo año. Desde el punto de vista técnico el tema ha sido estudiado por los técnicos de la Administración Nacional de Puertos y los de la Dirección Nacional de Hidrografía, faltando solamente el acuerdo formal del contrato con el Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Incluso estamos pensando en fijar una fecha propicia --la que tiene que ser en invierno-- para realizar los trabajos, dado que los equipos de la Administración Nacional de Puertos no son los más adecuados, ya que trabajan con calados importantes y esas zonas son de escasa profundidad.

Por otra parte, la posibilidad de desarrollo del Puerto de Paysandú, en un contexto similar al de la hidrovía Paraná-Paraguay, habilitaría la navegación hacia el Alto Uruguay, a través de la Represa de Salto Grande.

Esta Represa tiene parcialmente terminadas sus obras de infraestructura, en lo que se refiere a la navegación al Norte de ella. Es decir, se encuentra terminada la zona de esclusa, faltando la construcción de canales. Evidente, se trata de una obra que requiere una inversión considerable y ambos países podrán, oportunamente, decidir su terminación a fin de habilitarla.

Evidentemente, ese tipo de transporte va a ser de un enorme beneficio, no sólo para los puertos uruguayos, sino también para los argentinos e, indudablemente, también para los de Brasil. Es decir, que se abre una perspectiva de futuro, no sólo en lo que respecta al carácter nacional de este puerto, sino también en lo que tiene que ver con el aspecto regional.

SEÑOR VACCHINO.- Agradezco al señor Ministro y a los señores Legisladores por brindarme la oportunidad de visitar esta hermana tierra uruguaya.

A continuación voy a hacer referencia a los dos motivos que me traen por aquí. Uno de ellos, es en mi carácter de Director del INTAL. Debo decir, que vemos este proyecto con una gran simpatía y enorme interés y estamos dispuestos a cooperar, tal como lo hemos venido haciendo, en todos los esfuerzos que tiendan a una integración de América Latina, en sus diversos planos, no sólo en el comercial y financiero, sino también en el de la integración física.

Como expresaba el señor Ministro de Transporte de Brasil, uno de los obstáculos más serios que se oponen a la integración lationoamericana, desde el punto de vista instrumental, es el costo del transporte. Más allá de los aranceles y de las cuotas contingentes, el costo y las dificultades del transporte aparecen como un elemento negativo, ya que, en muchos casos, hacen imposible la existencia de una actividad económica rentable.

Por tal motivo, como Director del INTAL y en el momento en que se está estudiando este proyecto, quiero poner de manifiesto la mejor disposición de nuestro Instituto para contribuir a su desarrollo.

Como representante del BID en esta reunión, puedo trasmitirles a los señores Legisladores que el contador Enrique Iglesias, Presidente de dicho Banco, ha tomado conocimiento de la existencia de este conjunto de actividades, que podrían requerir algún tipo de cooperación financiera de parte de nuestra institución, manifestando su mejor buena disposición para llevar adelante este proyecto, en su doble condición de uruguayo y de integracionista.

SEÑOR LOPEZ MOREIRA.- Deseo complementar lo dicho por el señor Ministro del Brasil, manifestando que las ideas expuestas se encuentran dentro de un plano de acciones efectivas para el presente año.

cb1

Los cinco países de la región se comprometieron a presentar, el 30 de junio, un trabajo que analice, fundamentalmente, los puntos principales del proyecto como, por ejemplo, las inversiones a realizar en las obras del río Paraguay, así como las correspondientes a la infraestructura portuaria y de almacenaje. Dicho trabajo deberá ser estudiado por una Comisión creada con la intervención de los cinco Ministros de Transporte de la Cuenca del Plata, la que deberá elevar un informe a fin de ser presentado en la próxima reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, a realizarse en los meses de noviembre y diciembre. Luego de su aprobación por los señores Cancilleres, se deberá estructurar un proyecto de ingeniería financiera sobre el programa de desarrollo de la hidrovía Paraguay-Paraná, con el propósito de obtener fondos para la ejecución de los trabajos. Dichos fondos podrán provenir del BID o del FONPLATA, Fondo de los Países de la Cuenca del Plata. Con este proyecto de ingeniería ya terminado y presentado ante los órganos financieros, se podría, inmediatamente, comenzar los trabajos de la hidrovía, procurando hacerla más apta para el transporte de mercaderías de la región, dentro de los próximos 10 ó 15 años, para poder, así, llegar a transportar 15:000.000 de toneladas. Así tenemos muy claras todas las etapas a realizar. Ya superamos la etapa de las ideas, y nos encontramos en el momento de las realizaciones, contando ya con fechas determinadas.

SEÑOR OYAMURU.- Deseo expresar la opinión argentina sobre el tema del desarrollo de la vía fluvial Paraguay-Paraná. Indudablemente, nuestro país tiene sumo interés en el desarrollo de esta obra, ya que es usuario de la misma y posee, nada menos que 1.400 kilómetros de río bajo su jurisdicción y, al mismo tiempo, tiene la responsabilidad de mantener su dragado y el balizamiento que corresponde a dicho tramo. Por otro lado, Argentina es importador de mineral de hierro y manganeso procedentes del Brasil. En este momento dicha importación está, aproximadamente, en el orden de las 450.000 toneladas. Estimamos que con una buena navegabilidad del río durante todo el año podría triplicarse esa cantidad y llegar al orden de 1:300.000 toneladas. Es fundamental para Argentina no tener los problemas que se le presentan actualmente en algunos tramos del río Paraguay por una difícil navegación, ya que los convoyes de diez o doce barcazas deben ser desarmados pasando éstas de una a una a través de los remolcadores que las dejan del otro lado para volver a buscar la siguiente. A modo de ejemplo, para un recorrido de 800 quilómetros se ha llegado a tardar entre 60 y 80 días para pasar del puerto de embarque al de destino. Argentina está estudiando el documento elabora-

do en Campo Grande, en el que varios países se comprometieron, y que fuera hecho sobre la base de uno presentado por Brasil. Al respecto, queremos decir que lo que nos preocupa es la inversión que se debe hacer para mejorar la actual vía, teniendo en cuenta que el tramo más alto es el que va desde Asunción hacia el Río de la Plata, que es navegable casi todo el año, salvo cuando hay un pronunciado estiaje. Prueba de ello es que a Asunción llegan buques de ultramar procedentes del exterior. Pero hay un costo de mantenimiento que es muy importante, no sólo con respecto a los pasos, sino también al balizamiento. Lamentablemente, el mercado interno argentino ha disminuido considerablemente en los últimos años. Cargas que antes venían por la vía fluvial ahora se han derivado por la terrestre, a través de camiones o ferrocarril, constituyendo un problema para nuestro país. Lo es, ya que las vías navegables se siguen manteniendo y no hay debidas tasas de retorno. Por tanto, debemos resolver esta situación porque las cargas son más de bajada que de subida; de subida prácticamente no las hay, implicando lo que se denomina un falso flete. El costo de regreso de una bodega vacía debe ser pagado por las cargas de bajada, provocando que hoy el flete fluvial tenga valores mucho más altos, dando lugar a un sinnúmero de problemas.

Es por eso que sería fundamental que se analizaran y estudiaran las cargas de retorno a efectos de abaratar los costos, porque de otro modo tendremos una vía apta para sacar la producción pero con un alto costo de flete.

En el tramo de su responsabilidad Argentina tiene aproximadamente 800 señales entre balizas, boyas y otros sistemas de señalamiento. Para que tengan una idea en este momento una boya con su correspondiente óptica vale U$S 50.000, cifra extraída del proyecto de Bahía Blanca, que posiblemente sea llevado a cabo por los soviéticos.

A modo de ejemplo, a lo largo del río Paraná hay aproximadamente 400 boyas. Este problema nos preocupa y lo vamos a resolver porque es de interés para los cinco países miembros de la Cuenca del Plata, el desarrollo de estas vías fluviales. Además, desde hace muchos años Argentina ha venido luchando por esa política de aprovechamiento de los ríos que tan pródigamente nos los ha dado la naturaleza. Por lo expuesto, creo que tenemos que ser realistas y analizar todo eso con los pies sobre la tierra.

Nada más, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: creo que la exposición hecha por el representante argentino es muy importante y convergente a estos intereses. Se plantea el interés argentino y lo que nos debería preocupar es si él colide con el de todas las naciones.

Vemos con alegría que esas 400 boyas, que significan un costo fijo muy importante para la Argentina, y el dragado que deben hacer en sus pasos, en la medida en que se lleven a cabo todas las ideas esbozadas en un primer momento en cuanto a que cada uno pagará por tonelada transportada, se podrá lograr que esa República tenga un costo mucho menor al poseer una economía en escala mucho mayor; es decir, transportar por la misma vía y con el mismo balizamiento una cantidad más grande de carga de la que pasa actualmente.

Quiere decir que no sólo se beneficia la región sino que uno de los países que está llevando la carga más pesada en cuanto al mantenimiento de la hidrovía vería en sus países hermanos que están utilizando esa facilidad, la posibilidad de tener una ayuda financiera importante que no sólo ayudara a solventar los costos de mantenimiento sino a mejorar la hidrovía para evitar lo que él planteaba, con mucha claridad, que esa remolcadora, generalmente de empuje, no pueda desamarrar sus trenes para sortear los pasos de a uno y hacer el derrocamiento necesario para pasar en su conjunto.

El segundo tema se refiere a los fletes de retorno. Esto pasa en todos los modos. Los ferrocarriles y los camiones que hoy están yendo cargados de soja para los puertos vuelven vacíos hacia los nuevos lugares de producción. Evidentemente hay un desbalance entre los insumos de la región y los productos.

No obstante estos problemas, se tomó como un elemento muy necesario el hecho de hacer un relevamiento de la demanda de carga de ida y de vuelta para tratar de combinar en los distintos países y para tratar de diseñar las barcazas de tal forma que, por ejemplo, puedan traer mercadería a granel sólida y, a la vuelta, transportar en barcazas con pontones, los combustibles que se necesitan en esa zona.

Se trataría de sincronizar por medio de un inventario qué es lo que piensa transportar y qué es lo que se necesita para la vuelta.

Pienso que es muy importante lo que dice el representante argentino, pues toda la región debe conjugar su demanda de carga de ida y de vuelta. Además de bajar los costos, podremos ir a un proceso de integración. Vamos a dejar carga en un puerto, y tomar otra para trasladarla. Es un estudio complejo; si hubiera sido fácil no estaríamos acá y la mercadería estaría fluyendo por el río. Es un camino que la naturaleza nos dio y si sabemos con inteligencia y capacidad sobrepasar los problemas económicos, de ingeniería o burocráticos y también los políticos, los podremos superar.

El proceso de integración tiene que lograr vencer algunos resquemores, sin olvidar nuestras historias.

Tenemos el magnífico ejemplo de la Comunidad Económica Europea, cuyos países integrantes hace poco estuvieron en guerra y hoy juntos están construyendo un país común para que en 1992 tengan un poderío impresionante. Para eso se requiere conjugar una decisión muy importante desde el punto de vista político. Es necesario unir los aspectos técnicos y económicos para beneficiar a la región. Ese era uno de los grandes objetivos que persigue América Latina para poderse desarrollar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos tenido una aproximación muy interesante a todos los proyectos con sus grandes perspectivas, con las dificultades naturales que requerirán buena voluntad e imaginación para no llegar a frustraciones que ya tuvimos en otras oportunidades y que todos deseamos no se repitan.

Me hago intérprete de los Legisladores aquí presentes manifestando que estaremos atentos a la marcha de este asunto. Recabaremos información sobre todo lo que ocurra a efectos de facilitar las medidas legislativas que puedan coadyuvar al desarrollo de estos proyectos.

Deseamos a los visitantes una muy buena estadía y que puedan intensificar sus intercambios de puntos de vista a efectos de llegar a los acuerdos que todos esperamos.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

mu.2